IX kadencja

# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych**

**PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

■ **Podkomisji stałej do spraw elektromobilności (nr 6)**

z dnia 21 kwietnia 2022 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

# – podkomisji stałej do spraw elektromobilności (nr 6)

21 kwietnia 2022 r.

Podkomisja stała do spraw elektromobilności, obradująca pod przewodnictwem posła **Dariusza Wieczorka (Lewica)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

**– informację ministra klimatu i środowiska na temat aktualnego stanu rozwoju zeroemisyjnej komunikacji zbiorowej w Polsce, w szczególności w zakresie realizacji przez jednostki samorządu terytorialnego obowiązku wynikającego z art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, skali produkcji i eksportu autobusów zeroemisyjnych dostarczanych przez fabryki zlokalizowane w Polsce oraz bieżących strategii wspierania eksportu produktów związanych z obszarem autobusów elektrycznych.**

**– informację na temat realizacji programów dofinansowania autobusów elektrycznych w Polsce: regionalnych programów operacyjnych – transport miejski, programu „Infrastruktura i środowisko – rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach", programu GEPARD – bezemisyjny transport publiczny oraz programu „Zielony transport publiczny".**

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Popiołek** zastępca dyrektora Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Anna Sulińska-Wójcik** zastępca dyrektora Departamentu Regionalnych Programów Operacyjnych oraz **Katarzyna Zielińska-Heitkötter** zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Joanna Lech** dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Elżbieta Handzlik** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Zeroemisyjnego Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, **Marek Palka** koordynator projektów ds. transportu i inżynierii mechanicznej Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, **Konrad Szeląg** wicedyrektor Biura Analiz i Strategii Agencji Rozwoju Przemysłu, **Piotr Placha** menedżer w Zespole Ekspertów Branżowych Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu, **Małgorzata Szymborska** doradca techniczny w Departamencie Środowiska Najwyższej Izby Kontroli, **Piotr Bewziuk** dyrektor ds. marketingu i sprzedaży w ARP E-Vehicles sp. z o.o., **Dorota Kacprzyk** prezes Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, **Jan Kuźmiński** prezes Polskiego Związku Pracodawców Transportu Publicznego, prezes zarządu Miejskich Zakładów Autobusowych w Warszawie, **Maciej Mazur** dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych wraz ze współpracownikami, **Jacek Mizak** senior advisor Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych, **Marcin Nowak** ekspert Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności, **Michał Wekiera** dyrektor wykonawczy Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wraz ze współpracownikami, **Wojciech Piernik** zastępca dyrektora ds. techniczno-eksploatacyjnych Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego sp. z o.o. w Inowrocławiu, **Krzysztof Dostatni** prezes zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego sp. z o.o. w Poznaniu wraz ze współpracownikami, **Tomasz Fulara** prezes zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Lublin sp. z o.o. oraz **Remigiusz Śnieżek** członek zarządu ds. operacyjnych AUTOSAN sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Aleksandra Kacprzak**, **Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Szanowni państwo, myślę, że możemy rozpocząć. Tradycja podkomisji jest taka, że nie czekamy kwadransa akademickiego, bo wiemy, że jako przedstawiciele różnych instytucji też mają państwo ograniczony czas. W związku z tym w imieniu podkomisji stałej do spraw elektromobilności chciałem państwa powitać na posiedzeniu podkomisji. Jak państwo widzą, gości jest bardzo wielu, więc jest taka propozycja, żeby przy zabieraniu głosu od razu się państwo przedstawiali, bo nie chciałbym odczytywać całej listy. Jest to o tyle dobre, że od razu się poznamy. Po drugie, posiedzenie jest rejestrowane, więc dla potomnych nagra się to, kto zabrał głos i co powiedział.

Otwieram posiedzenie podkomisji. Przechodzimy do realizacji porządku dzisiejszego posiedzenia podkomisji. Porządek posiedzenia podkomisji do spraw elektromobilności przewiduje następujące punkty.

Po pierwsze, informację ministra klimatu i środowiska na temat aktualnego stanu rozwoju zeroemisyjnej komunikacji zbiorowej w Polsce, w szczególności w zakresie realizacji przez jednostki samorządu terytorialnego obowiązku wynikającego z art. 36 ust. 1 ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, skali produkcji i eksportu autobusów zeroemisyjnych dostarczanych przez fabryki zlokalizowane w Polsce oraz bieżących strategii wspierania eksportu produktów związanych z obszarem autobusów elektrycznych.

Po drugie, informację na temat realizacji programów dofinansowania autobusów elektrycznych w Polsce: regionalnych programów operacyjnych – transport miejski, programu „Infrastruktura i środowisko" – rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach, programu GEPARD – bezemisyjny transport publiczny oraz „Programu zielony transport publiczny". Oczywiście, między tymi punktami przewidujemy dyskusję. Na koniec, jeśli będą jakieś propozycje czy wolne wnioski, jesteśmy również do dyspozycji. Czy członkowie podkomisji zgłaszają jakieś uwagi do porządku obrad?

Jeżeli nie ma uwag, dziękuję.

W takim razie przystępujemy do realizacji pierwszego punktu porządku dziennego. Bardzo proszę o zabranie głosu pana Marka Popiołka, zastępcę dyrektora Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej w Ministerstwie Klimatu i Środowiska. Proszę bardzo.

**Zastępca dyrektora Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska Marek Popiołek:**

Dzień dobry państwu. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, jeśli chodzi o kwestie komunikacji zbiorowej i jej rozwój z punktu widzenia elektromobilności, na wstępie najistotniejsze wydaje się powiedzenie, że Polska jest jednym z liderów w tym obszarze. To jest ta rzecz, która nam się udaje i ciągle się rozwija.

Według danych na koniec lutego 2022 r. w polskich miastach jeździło 665 autobusów elektrycznych. W samym 2021 r. tych autobusów przybyło 219. Jeżeli chcielibyśmy wskazać liderów wśród miast, w których poruszały się autobusy elektryczne, na pierwszym miejscu mamy Warszawę, w której poruszają się już 162 autobusy elektryczne. Kolejne miasta, to Kraków – 78 i Jaworzno – 44 sztuki. Pozycja Jaworzna pokazuje nam, że nie tylko duże miasta inwestują w elektromobilność i w zeroemisyjny transport publiczny, ale również mniejsze miasta. Jaworzno od wielu, wielu lat jest liderem w zakresie promowania tego rodzaju transportu. Widać to po wynikach. Trzecie miejsce w Polsce jest bardzo dobrym wynikiem.

Jeśli chodzi o kwestie obowiązków wynikających z ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, obowiązek zapewnienia 5% udziału autobusów elektrycznych lub napędzanych biometanem we flocie pojazdów użytkowanych w ramach komunikacji zbiorowej obowiązuje od 1 stycznia 2021 r. Docelowym poziomem jest poziom 30%, który ma wejść w życie od 2028 r. Istotne jest, że ten obowiązek dotyczy gmin realizujących usługi komunikacji miejskiej o liczbie mieszkańców przewyższającej 50 tys. osób. Do czasu osiągnięcia wymaganego poziomu flot zeroemisyjnych i niskoemisyjnych jed-

nostki samorządu terytorialnego co 36 miesięcy sporządzają analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych we flocie komunikacji miejskiej. Jeżeli z tych analiz wynika, że brak jest korzyści z wykorzystania autobusów zeroemisyjnych, jednostka samorządu terytorialnego może nie realizować tego obowiązku. To jest pewna furtka czy możliwość dla miast, które muszą przeanalizować zarówno stan własnych środków, jak i perspektywy rozwoju komunikacji miejskiej, tak żeby nakłady, które będą poczynione w związku z zakupem komunikacji elektrycznej miały rzeczywiście sens.

Do Ministerstwa Klimatu i Środowiska w styczniu br. wpłynęło 77 z 88 sprawozdań, które były wymagane od gmin mających powyżej 50 tys. mieszkańców. Jest to 88% liczby wymaganych sprawozdań. O pozostałe się upominamy, prosimy. Mamy nadzieję, że ten obowiązek spoczywający na samorządach zostanie wypełniony w 100%. Co jest istotne w zakresie spełniania tego obowiązku? 33 gminy spełniają wymóg, czyli 5% udziału we flocie posiadanych pojazdów. Mają 5% lub więcej. To jest 38% ogółu gmin, które są zobowiązane do realizacji tego obowiązku. Warte zaznaczenia jest to, że 5 gmin spełnia już obowiązek wynikający z ustawy, który ma wejść w życie dopiero w 2028 r. Jest to Jaworzno, które ma 63% pojazdów, Lublin – 35%, zyskujący głównie dzięki trolejbusom; Ostrołęka, Zamość i Zielona Góra. Ostatnie z tych miast ma 50% komunikacji elektrycznej.

Odnosząc się do kolejnej kwestii, czyli do skali produkcji i stanu produkcji autobusów elektrycznych w Polsce, warto zauważyć, że pomimo pandemii eksport polskich autobusów elektrycznych znacznie przyspieszył. Rynek pojazdów niskoemisyjnych okazał się dużo bardziej odporny na wstrząsy rynkowe wywołane pandemią niż rynek pojazdów konwencjonalnych. Według danych Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów w 2020 r. ogółem 72,9% wszystkich nowych, średnich i ciężkich autobusów – to są autobusy o masie powyżej 3,5 t – zarejestrowanych w Unii Europejskiej jeździło na oleju napędowym. Co istotne, jest to 10-procentowy spadek w porównaniu z 2019 r. W tym samym czasie pojazdy z napędem elektrycznym stanowiły 6% wszystkich nowych rejestracji. Autobusy hybrydowe zwiększyły swój udział z 5,7% do 9,5%.

Wszystkie pojazdy z napędem alternatywnym stanowiły łącznie ponad jedną czwartą całego rynku autobusowego w Unii Europejskiej. Tutaj ogromne znaczenie mają polscy producenci autobusów elektrycznych, którzy już od kilku lat specjalizują się w produkcji tego typu pojazdów. Mamy trzy najważniejsze przedsiębiorstwa zajmujące się produkcją autobusów elektrycznych. To jest „Solaris" w Bolechowie koło Poznania, który produkuje zeroemisyjne modele Urbino 12 electric, Urbino 15, Trollino i Urbino 12 hydrogene. Volvo we Wrocławiu produkuje model 7900 electric. MAN Truck and Bus w Starachowicach produkuje model MAN Lion's City E. Ta linia została uruchomiona. Pierwsze pojazdy zjechały z taśmy produkcyjnej w październiku 2020 r. Według danych GUS w 2020 r. polscy producenci dostarczyli zagranicznym odbiorcom autobusy elektryczne o wartości 213 mln euro. To są dane za pierwsze 11 miesięcy roku, w związku z czym pewnie można mówić o kwocie ok. 220 mln euro, co oznacza wzrost o 50%, licząc rok do roku.

W pierwszych 11 miesiącach 2020 r. największy udział w eksporcie polskich autobusów elektrycznych miały Niemcy i Włochy – odpowiednio 36% oraz 35%. Warto wskazać, że w porównaniu z analogicznym okresem 2019 r. wartość eksportu do tych państw zwiększyła się czterokrotnie. Ponadto autobusy produkowane w Polsce są kierowane także do Norwegii, Rumunii, Luksemburga, Francji i Szwecji. Pozycja Polski w zakresie eksportu autobusów w ramach rynku Unii Europejskiej na przestrzeni ostatnich lat bardzo się umocniła. Udział polskiej produkcji w 2017 r. to było 10%. W 2020 r. było to blisko 50%. Tym samym Polska wyprzedziła konkurencję z Belgii, która była dotychczasowym liderem, a także z Czech, Niemiec i Holandii.

To, co przemawia – i od wielu lat przemawiało – za lokalizacją inwestycji związanych z rozwojem autobusów, jak i szeroko rozumianą motoryzacją w Polsce, to dobre warunki prowadzenia działalności gospodarczej, wykwalifikowana kadra, która moim zdaniem w tym momencie odgrywa najistotniejszą rolę, a ponadto zachęty inwestycyjne. Mam na myśli specjalne strefy ekonomiczne i dotacje z budżetu państwa reali-

zowane przez Ministerstwo Rozwoju i Technologii. To wszystko przyciąga inwestorów. Warto zaznaczyć, że największym polskim producentem jest Solaris, który posiada 20% udziału w unijnym eksporcie autobusów. W 2020 r. Solaris osiągnął rekordową pozycję z 1560 pojazdami. Pomimo tego, że cały świat dotknęła pandemia, Solaris może się pochwalić rosnącą liczbą zamówień, również na autobusy wodorowe, jak również przychodami, które wzrosły o 13% i wyniosły w 2020 r. 725 mln euro.

Wśród 1560 autobusów wyprodukowanych przez Solaris było 457 autobusów elektrycznych. Były one dostarczane do największych aglomeracji europejskich. Były to kontrakty do Warszawy, Berlina, Mediolanu. Autobusy Solaris trafiły łącznie do 19 krajów. Większa część z nich trafiła do Niemiec, Polski, Włoch, Estonii, Czech, Szwajcarii i Hiszpanii. Patrząc na kierunek, w którym może nie do końca powinniśmy iść… Porównując się do światowego lidera, jeśli chodzi o kwestie elektromobilności i elektromobilnego transportu zbiorowego, jako przykład można podać Chiny, w których na koniec 2020 r. było zarejestrowanych ponad 78 tys. autobusów o napędzie elektrycznym, co stanowiło 27% całości floty komunikacji publicznej. Europa czy Unia Europejska jest drugim co do wielkości rynkiem. Liczba nowych rejestracji w 2020 r. wyniosła 2100.

Dziękuję. Gdyby były jakieś pytania, to oczywiście jestem do dyspozycji.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Dziękuję, panie dyrektorze. Przyznam szczerze, że kiedy słuchałem tej wypowiedzi, właściwie w pewnym momencie zacząłem się zastanawiać, po co w ogóle jest to spotkanie podkomisji, bo jest tak świetnie. Jesteśmy liderem, nie ma żadnych problemów. Nie ukrywam, że trochę mi brakuje…

Komisja i podkomisja zdają sobie sprawę z tego, że akurat ten segment, jeżeli chodzi o elektromobilność, jest właściwie jedynym, w którym możemy mówić o pozytywnym działaniu. Jednak ze strony ministerstwa brakuje analizy dotyczącej barier. Bo jednak, jak by nie patrzeć, te bariery pewnie są. To są pewnie także bariery dotyczące infrastruktury. W związku z tym moje pytanie jest takie. Czy we wszystkich raportach, które państwo otrzymują, jeżeli chodzi o duże miasta, są zawarte również tego typu informacje? Samorządy zwracają uwagę na to, że są problemy dotyczące budowy stacji ładowania, mocy czy infrastruktury, która powinna być realizowana przez operatorów sieci energetycznych. To jest jak gdyby pierwsze pytanie dotyczące problemów związanych z tym, żeby jeszcze więcej tych autobusów można było wprowadzać do polskich samorządów.

Druga rzecz. W drugim punkcie oczywiście będziemy mówili o finansowaniu. To też jest analiza. Czy ministerstwo prowadzi taką analizę, jeżeli chodzi o możliwości budżetowe samorządów, żeby mogły realizować te inwestycje? Rzecz trzecia. Mówiliśmy o tym, co było w 2021 r. Jest takie pytanie, czy mają państwo informacje o tym, jak wyglądają zamówienia, jeżeli chodzi o polskie samorządy, na 2022 r.? I pytanie, jeżeli chodzi o te trzy fabryki. Czy ministerstwo prowadziło analizę dotyczącą chociażby kwestii dostawców podzespołów i komponentów do budowy tych autobusów? Czy to jest z rynku polskiego, czy to jest importowane? To tak dla ciekawości, bo ten temat jest zawsze interesujący. Prowadziliśmy taką dyskusję, dosyć gorącą, na temat budowy samochodu elektrycznego i nowej fabryki, jeżeli chodzi o budowę i projekt Izera, więc pytanie, jak to wygląda tutaj? Już z doświadczenia. Czy w ogóle mają państwo wiedzę na ten temat?

Przyznam szczerze, że na sali mamy przedstawicieli Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych. Jest pan dyrektor. Wiem, że prowadzili państwo w tym zakresie podsumowanie. Być może w ramach tego podsumowania mają państwo uwagi dotyczące szczególnie tego, jakie są blokady, jeżeli chodzi o rozwój tego rynku. Tak że, panie dyrektorze, jeżeli można, proszę o krótką odpowiedź na pytania z mojej strony. Później oddałbym głos panu dyrektorowi Mazurowi, a później oczekujemy na dalsze pytania. Proszę bardzo.

**Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:**

Oczywiście, panie przewodniczący. Jeśli chodzi o kwestię barier, to ze strony samorządów nie były do nas zgłaszane żadne problemy dotyczące budowy infrastruktury ładowania transportu publicznego. Takie sygnały nie wpływają. Ustawa o elektromobilności przewiduje, że budowa stacji ładowania dla transportu publicznego stanowi cel publiczny. W związku z tym jest to ułatwienie mające na celu wykorzystanie przepisów, które

umożliwiają w troszeczkę szybszym trybie realizację inwestycji związanych z celami publicznymi.

Jeśli chodzi o kwestie mocy i zapewnienia jej przez operatorów systemu dystrybucyjnego, jest to dużo szersza dyskusja, dotycząca w ogóle zapewnienia mocy w wielu miejscach. Jeśli chodzi o kwestię miast, to z naszych informacji wynika, że tego problemu nie ma. Miasta mają zwykle dużo lepszą sytuację niż miejsca zlokalizowane poza ich obszarem. W związku z tym nie słyszeliśmy, żeby tutaj także pojawiały się jakiekolwiek problemy.

Jeśli chodzi o kwestie analiz dotyczących kooperantów polskich producentów autobusów, to takie analizy nie były prowadzone. Nie słyszeliśmy, żeby były z tym jakiekolwiek problemy. Z tego, co mówi pan przewodniczący, rozumiem, że zarówno państwu, jak i nam zależałoby na tym, żeby był to w jak największym stopniu udział polskich producentów, polskich kooperantów. Z mojego dotychczasowego doświadczenia wynika, że to są indywidualne decyzje przedsiębiorców. W związku z tym zwykle w przypadku tak dużych producentów, jak ci trzej, którzy zostali wymienieni, są to umowy na poziomie korporacyjnym. W związku z tym są one pewnie uzależnione od wielu czynników. Wydaje mi się, że to, co jest istotne w przypadku autobusów elektrycznych i w ogóle rozwoju elektromobilności – nawet dzisiaj rano to sprawdzaliśmy – to jest kwestia baterii, których cena stanowi 30–40%, a w niektórych przypadkach podobno nawet 50% ceny autobusu. Akurat tutaj Polska może się poszczycić sukcesami.

Wydaje się, że drugim obszarem, w którym naprawdę osiągamy bardzo duże sukcesy, nie tylko przez zasługi własnych przedsiębiorców krajowych, ale także inwestorów zlokalizowanych w naszym kraju, są baterie. W chwili obecnej jesteśmy takim hubem produkcji baterii na obszarze Unii Europejskiej. Fabryka LG Energy Solution w Kobierzycach to największa na świecie fabryka tego typu. Wiem, że inne kraje nas gonią. Inne kraje będą dążyły do rozbudowy tej bazy produkcyjnej. Jednak w chwili obecnej oprócz tych inwestycji pojawiają się kolejne inwestycje, np. w Stalowej Woli. Wydaje się, że w Polsce rozwija się koreański sektor bateryjny, a także nie tylko koreański, bo w Gdańsku budowana jest fabryka Northvolt, która też będzie dostarczała… Tam jest duże centrum badawczo-rozwojowe baterii.

To wszystko sprawia, że nie mamy sygnałów. Przy czym mówię, że nie są nam przekazywane informacje dotyczące bazy produkcyjnej z uwagi na to, że stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa. Ale biorąc pod uwagę cały szeroko rozumiany sektor motoryzacyjny w Polsce, ta baza produkcyjna jest ogromna. Wydaje mi się, że z powodu samych kosztów operacyjnych prowadzenia tego typu działalności lokalizacja kooperantów w pobliżu sprawia, że ten biznes staje się bardziej efektywny, a zysk jest większy. W związku z tym wydaje mi się, że przedsiębiorstwa szukają takich możliwości i nawiązują relacje biznesowe z dostawcami krajowymi. Biorąc też pod uwagę to, co działo się w trakcie pandemii, czyli przerwanie łańcuchów dostaw, sprawia to, że prowadzenie przez przedsiębiorstwa działalności gospodarczej jest bezpieczniejsze.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Dziękuję, panie dyrektorze. Proszę bardzo, pan dyrektor Mazur. I kolejne głosy w dyskusji. Proszę się zgłaszać.

**Dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych Maciej Mazur:**

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, Maciej Mazur, Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych. Myślę, że faktycznie życzylibyśmy sobie na każdym posiedzeniu podkomisji dyskusji o tym, co możemy mieć w obszarze zeroemisyjnej komunikacji zbiorowej, bo z całą pewnością jest to obszar wyróżniający się na mapie elektromobilności w Polsce. Oczywiście, zawsze są takie obszary, które można polepszyć albo przynajmniej zabezpieczyć, żeby przyszłość była równie dużym sukcesem, jakim jest teraźniejszość.

Jeśli mógłbym uzupełnić wypowiedź pana dyrektora Popiołka o kilka liczb związanych z tym, jak ten rynek dzisiaj wygląda, uzupełniłbym ją o dane, które udostępniliśmy dzisiaj w ramach licznika elektromobilności. Realizujemy go wspólnie z Polskim Związkiem

Przemysłu Motoryzacyjnego. 720 – to jest aktualna liczba autobusów elektrycznych, które jeżdżą po polskich drogach. Z kolei w ramach projektu, który realizujemy wspólnie z Izbą Gospodarczą Komunikacji Miejskiej, wiemy, że do końca czerwca br. zamówienia zwiększą się do 848 autobusów. Zatem widzimy, że ta dynamika jest bardzo obiecująca.

W tej chwili, licząc na gorąco, 7% autobusów w Polsce to autobusy zeroemisyjne. Oczywiście takiego współczynnika moglibyśmy sobie tylko życzyć w obszarze komunikacji osobowej. To, na co zwrócił uwagę pan dyrektor Popiołek, moim zdaniem jest również bardzo istotne. Samorządy, nie tylko największe i nie tylko średnie, ale także najmniejsze, korzystają z rozwiązań związanych z zeroemisyjnym transportem. Dokładnie 42 samorządy wprowadziły przynajmniej jeden autobus elektryczny do swojej floty. Mówię tylko i wyłącznie o autobusach czysto elektrycznych, czyli nie o autobusach typu plug-in.

Z tych 42 samorządów 36 posiada co najmniej 2, a 16 co najmniej 10 autobusów elektrycznych. Dokładnie 8 samorządów posiada już w swojej flocie ponad 50% autobusów zeroemisyjnych. To także jest bardzo wysoki współczynnik. Obecnie realizujemy dla Banku Światowego projekt, w ramach którego poproszono nas o ocenę, jak rozwija się ten rynek. Zresztą z licznym gronem spośród państwa jesteśmy w bliskim kontakcie, żeby w ramach tego projektu prowadzić różnego rodzaju analizy. Rzeczywiście u nas buduje się taki ekosystem, który w tej chwili wydaje się ekosystemem silnym, aczkolwiek takim, który w najbliższym czasie będzie wymagał istotnego wsparcia.

Podstawą tego ekosystemu jest kilka filarów. O jednym pan dyrektor powiedział. To jest ta strona administracyjna, regulacyjna, która jest zawarta w ustawie o elektromobilności. To jest jedyny obszar ustawy o elektromobilności, który faktycznie jest realizowany w tak wysokim procencie. Liczba samorządów, które zrealizowały co najmniej próg 5%, rzeczywiście budzi nadzieję, że i próg 10% zostanie zrealizowany.

Z drugiej strony jest to finansowanie, które było realizowane w ramach projektów CUPT, a obecnie głównie w ramach projektów narodowego funduszu. To niebagatelna kwota ponad 2 mld zł, która w ostatnim roku została przeznaczona na ten obszar. Umowy cały czas są podpisywane. Wiemy także, że w ramach dyskusji o KPO kolejne setki czy tysiące autobusów mogą liczyć na dofinansowanie w ramach tego obszaru. Ostatnim bardzo istotnym filarem jest oczywiście biznes. On także, co zresztą zostało powiedziane, jest tutaj, w Polsce. Są to zarówno producenci autobusów, jak i producenci komponentów, takich jak infrastruktura ładowania, systemy bateryjne, akumulatory trakcyjne i różnego rodzaju obszary wsparcia rozwoju autobusów elektrycznych.

To jest system, który naszym zdaniem funkcjonuje bardzo dobrze. Ale wydaje się, że w tej chwili cały świat – również Europa – idzie w kierunku zeroemisyjnego transportu i konkurencja na rynku staje się coraz silniejsza. Widzimy coraz większe zainteresowanie tym rynkiem ze strony przedsiębiorstw pozaeuropejskich. Na pewno to, co naszym zdaniem teraz jest największym wyzwaniem, to zbudowanie ekosystemu, który pozwoli te sukcesy kontynuować. Chodzi więc o zastanowienie się, czy my i nasi gracze, którzy są już obecni na polskim rynku, jesteśmy na tyle mocni, żeby konkurować z konkurentami z Europy, a zwłaszcza spoza Europy. Zwłaszcza z tego kierunku, który został – faktycznie zgodnie z prawdą – określony jako lider elektromobilności.

W naszym obszarze w kontekście przygotowania polityki eksportowej nie było faktycznie potrzeby jej wdrażania w latach ubiegłych, bo mówiliśmy o niszy. Doskonale wykorzystały ją takie przedsiębiorstwa jak choćby Solaris. Ale teraz mówimy już o rynku, który staje się rynkiem masowym. Większość postępowań przetargowych w Europie dotyczy już autobusów elektrycznych. Zatem także wszyscy gracze tego rynku, którzy dotychczas nie byli zainteresowani rozwojem zeroemisyjnych pojazdów, idą w kierunku rozwoju autobusów bateryjnych czy wykorzystujących ogniwa paliwowe. Faktycznie powinniśmy zdecydować, w jakim kierunku idziemy, jakie obszary wspieramy, czy są to tylko i wyłącznie rozwiązania bateryjne, czy są to także rozwiązania wykorzystujące ogniwa paliwowe. To jest obszar, który w Polsce także zaczyna się rodzić. Mamy jednego producenta, który ma w swojej ofercie autobusy wodorowe. Te autobusy są już – bądź będą – testowane w projektach pilotażowych w Polsce i za granicą.

Wiemy, że jest jeden duży polski gracz, który szykuje się do wejścia na rynek w obszarze autobusów wodorowych. To wszystko także wymaga podjęcia strategicznych decyzji, czy to jest ten kierunek, czy powinniśmy się skupić na obszarze bateryjnym, na akumulatorach trakcyjnych, i ten rynek bardzo mocno wspierać w kontekście możliwości konkurowania na szerokim rynku europejskim, a być może nawet światowym. Naszym zdaniem jest to kluczowe i najważniejsze w tej chwili wyzwanie, żeby potencjał, który został zbudowany przez ostatnie 10 lat, wykorzystać tak, żeby taki sam sukces, jaki jest w 2022 r., był w 2030 r. Bardzo dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Widziałem, że koledzy się zgłaszają. Widzę, że później jeszcze pan się zgłasza.

**Senior advisor Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych Jacek Mizak:**

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Jacek Mizak, Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych. Może nie tyle pytania, co kilka spostrzeżeń.

Rzeczywiście mało jest tematów w obszarze elektromobilności, o których można mówić prawie wyłącznie dobrze. Autobusy czy transport publiczny jest właśnie takim przykładem. Chciałem poruszyć tylko trzy kwestie. Po pierwsze, jest to wspomniana przez dyrektora Popiołka analiza kosztów i korzyści, którą samorządy muszą cyklicznie sporządzać. To fajnie, że zniknął przepis, który mówi, że kiedy samorząd osiągnie próg ustawowy, nie musi sporządzać kolejnej analizy kosztów i korzyści. Rzeczywiście przejrzałem sporo tych analiz i one reprezentują bardzo różny poziom. Zdarzają się opracowania bardzo fajne merytorycznie, które mogą być wzorem. Ale zdarzają się też opracowania, co do których można mieć bardzo duże wątpliwości.

Zastanawiam się, czy jest sens utrzymania tego obowiązku, zwłaszcza że nie usłyszałem informacji o tym, że wraz z nowelizacją ustawy weszły w życie przepisy implementujące dyrektywę, które określają również minimalny udział autobusów nisko- i zeroemisyjnych przy zakupach z wykorzystaniem środków publicznych. Czyli mamy już jak gdyby dwa zestawy celów dla samorządów. O ile z pierwszego można zrezygnować na podstawie analizy kosztów, o tyle z implementacji dyrektywy zrezygnować nie można. W tym kontekście chciałem wspomnieć o przykładzie, o którym chyba jednak mało się do tej pory mówi. To jest przykład Rybnika, który na jesieni zeszłego roku – chyba jako pierwsze miasto w Polsce – ogłosił przetarg na realizację usług przewozu osób. Czyli zamówił usługę, a nie autobusy. Do tej pory miasta zwykle zamawiały autobusy do swojej floty – czy to zeroemisyjne, czy to niskoemisyjne. Po raz pierwszy w warunkach przetargowych pojawiło się stwierdzenie, że usługa może być realizowana wyłącznie przez autobusy napędzane energią elektryczną lub gazem ziemnym.

Autobusy napędzane olejem napędowym zostały na dzień dobry w ogóle wykluczone z przetargu. To rzeczywiście odważna decyzja, bo nikt tego jeszcze w Polsce nie robił. Wiele osób mówiło, że ten przetarg nie ma prawa się udać. Co dziwne, okazało się, że przetarg się udał. Został rozstrzygnięty, wybrano ofertę na autobusy elektryczne. Chyba po raz pierwszy w kraju w postępowaniu przetargowym autobusy elektryczne wygrały cenowo z autobusami gazowymi, więc argument, że jest to zbyt droga technologia chyba powoli przechodzi do historii. Pierwsze autobusy z przetargu ogłoszonego przez Rybnik już wyjeżdżają. To jest podmiot prywatny. Warto wspomnieć, że Rybnik jako zamawiający nie zapewniał niczego. To znaczy, że na przewoźniku prywatnym ciążył obowiązek zakupu autobusów, postawienia stacji ładowania i dostosowania swojej zajezdni. Po prostu miasto oczekiwało kompletnej usługi i niczego przewoźnikowi nie zapewniało.

Myślę, że ta przyszłość rysuje się w całkiem fajnych barwach. Po prostu samorządom trzeba dawać dodatkowe instrumenty i zachęcać je, żeby korzystały z transportu zeroemisyjnego. Jak się okazuje, może to być opcja całkiem efektywna kosztowo. Bardzo dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

**Radca prawny Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Marcin Witaszek:**

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowni państwo, Marcin Witaszek, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. Chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jeden element.

Spotykamy się tutaj i rozmawiamy o niskoemisyjnym i zeroemisyjnym transporcie zbiorowym. Natomiast musimy też patrzeć na elektromobilność w globalnym, w szerszym znaczeniu. Branża motoryzacyjna jest branżą zglobalizowaną. Tak samo elektromobilność jest pewnym systemem naczyń połączonych. Może warto byłoby wykorzystać te sukcesy, które mamy w transporcie zbiorowym do rozwoju innych obszarów elektromobilności. Mówię też o samochodach osobowych, dostawczych i ciężarowych. Można wykorzystać te środki, które są przeznaczone na rozwój, na infrastrukturę ładowania. Jak słusznie pan przewodniczący zaznaczył, infrastruktura ładowania jest kluczowym elementem dla rozwoju elektromobilności i dla tego sukcesu. Mamy pakiet „Fit for 55", który nakłada bardzo duże wyzwania na producentów.

W tej sytuacji, kiedy mamy środki w KPO – środki przeznaczone w ramach programu wspierania transportu zbiorowego, jak również na rozwój infrastruktury ładowania autobusów miejskich – można wykorzystać efekt synergii przy zapewnianiu mocy i rozbudowie systemów infrastruktury ładowania dla transportu publicznego również do wspierania czy rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów także dla transportu indywidualnego. Kluczowe dla rozwoju elektromobilności jest przekonanie i pokazanie transportu zeroemisyjnego jako istotnego i zapewniającego miastom czyste powietrze. W tym kontekście podobnie strefy czystego transportu powinny również skupiać się na wpuszczaniu pojazdów spełniających normy emisji Euro, oczywiście przede wszystkim pojazdów zeroemisyjnych. Tutaj transport zbiorowy powinien być jak najbardziej priorytetowy. Szczególnie, że na tym polu – jak słusznie wskazano – mamy sukcesy.

Ale nie możemy zapominać także o transporcie indywidualnym w kontekście rozwoju elektromobilności jako całości. Środki, które są przeznaczane na rozwój wszystkich kategorii pojazdów, powodują rozwój elektromobilności jako całości. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Czy są jeszcze zgłoszenia? W tej części nie widzę. Ale podsumowując… Proszę bardzo.

**Wicedyrektor Biura Analiz i Strategii Agencji Rozwoju Przemysłu Konrad Szeląg:**

Konrad Szeląg, Agencja Rozwoju Przemysłu. Chciałem trochę uzupełnić wypowiedź pana dyrektora Popiołka z ministerstwa.

Pan dyrektor wymienił dwie fabryki. Jedną z nich jest LG Energy Solution w Euro-Parku Kobierzyce, zarządzanym właśnie przez ARP. To jest jedna z kluczowych inwestycji. Jest tam produkcja baterii litowo-jonowych. Jest to inwestycja, która już trwa. W ubiegłym roku zaczął się czwarty etap. To jest już czwarty etap. To nie jest nowa inwestycja. Jest rozwijana od 2016 r. Podam parę liczb. Po czwartym etapie całość inwestycji to będzie ponad 3 mld euro. Zatrudnienie znajdzie tam 10 tys. pracowników. Po czwartym etapie, po rozbudowie fabryki, ma tam powstać największa fabryka na świecie.

Druga wspomniana fabryka, to Euro-Park Stalowa Wola. To jest świeża sprawa, ponieważ zostało to uruchomione dopiero w listopadzie ubiegłego roku. Tam mamy inną koreańską firmę. W Kobierzycach była to – jak powiedziałem – LG Energy Solution pod Wrocławiem. Natomiast w Stalowej Woli jest to SK nexillis. To jest też jeden z liderów tej branży. Z tym że on nie produkuje baterii, tylko folię. Folię miedzianą, która jest jednym z kluczowych podzespołów czy elementów do produkcji baterii litowo-jonowych. Wartość inwestycji to ok. 3 mld zł. Będzie ok. 500 miejsc pracy. Jak powiedziałem, to jest nowa inwestycja, która ma być ukończona w 2024 r. To też będzie jedna z największych fabryk na świecie.

Mówimy o elektromobilności, natomiast przy okazji dodam jeszcze, że tam będzie rozbudowywana farma fotowoltaiczna. Łączymy elektromobilność i fotowoltaikę. To tyle tytułem uzupełnienia. Szerzej na temat tych rzeczy, o których mówiłem, jest w raporcie. W niedawnym raporcie Agencji Rozwoju Przemysłu, który został opublikowany na stronie ARP. To jest raport pod tytułem „Transport 4.0", z podtytułem „Rozwój elektromobilności i wodoromobilności na świecie i w Polsce". Ten raport znajduje się na stronie

ARP. Tak że odsyłam do niego zainteresowane osoby. Jest tam dużo szerzej na ten temat. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa? Proszę bardzo.

**Prezes zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego sp. z o.o. w Poznaniu Krzysztof Dostatni:**

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowni państwo, Krzysztof Dostatni, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu. Odnosząc się do wcześniejszej wypowiedzi pana dyrektora, chciałbym przypomnieć, że w Poznaniu eksploatujemy już 58 autobusów elektrycznych, w związku z czym to trzecie miejsce w zasadzie chyba nam przysługuje.

Natomiast chciałbym zwrócić państwa uwagę na jeden istotny aspekt, którego tak naprawdę w tej chwili doświadczamy, ponieważ jesteśmy w trakcie postępowania przetargowego na zakup autobusów wodorowych. Uzyskaliśmy dofinansowanie z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na zakup 25 autobusów wodorowych. Jesteśmy już po otwarciu ofert na dostawę wodoru. Niestety właściwie przedstawiona została jedyna oferta. Cena, która pojawiła się w tej ofercie, to 45,90 zł za kilogram netto. Jest to cena wyższa niż obecna cena brutto na stacji tankowania w Berlinie. W przyszłym tygodniu będziemy otwierali oferty na dostawę autobusów wodorowych. Zobaczymy, jaka będzie cena tych autobusów.

Oczywiście zdajemy sobie sprawę, że, jak można powiedzieć, sytuacja zmieniła się w ostatnich miesiącach, co z pewnością będzie miało wpływ na przedstawione oferty. Podejrzewam, że to będzie miało wpływ w przypadku autobusów wodorowych. Natomiast chciałbym delikatnie zasygnalizować i zwrócić uwagę na problem dotyczący preferencji dla przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, dla samorządów, np. w zakresie preferencyjnych cen na dostawę energii elektrycznej czy paliw alternatywnych, żeby te projekty były konkurencyjne w stosunku do kosztów eksploatacji autobusów konwencjonalnych.

To z mojej strony tyle. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Dziękuję. Proszę bardzo. Czy jeszcze ktoś w tym punkcie? Szanowni państwo, krótko podsumowując, dziękuję też za ostatni głos, bo jest to temat, który chciałem podrzucić panu dyrektorowi, o który chciałem zapytać w kwestii legislacyjnej. Czy ministerstwo pracuje nad zmianami legislacyjnymi, jeżeli chodzi o kwestie rozwoju zeroemisyjnego transportu publicznego? Czy w ustawie widzą państwo jeszcze rzeczy, które trzeba poprawić? Ewentualnie prosilibyśmy o takie informacje. Jeżeli tak, to na jakim jest to etapie? Myślę, że są kwestie dotyczące infrastruktury, o których dyskutowaliśmy na posiedzeniu podkomisji. Ale jest też kwestia, która pojawia się w samorządach, dotycząca specjalnej taryfy, jeżeli chodzi o transport publiczny. Jest pytanie, czy to jest rozważane?

Oczywiście jest też kwestia związana z drugim punktem. Za chwilę będziemy dyskutować o kwestiach związanych z finansami, ale pan ze związku powiedział, że mamy „Fit for 55" i mamy KPO. Póki co nie mamy jeszcze ani jednego, ani drugiego. Natomiast zakładając, że będziemy mieli KPO – oczywiście nie wchodząc w wielką politykę, bo w tej podkomisji nie uprawiamy polityki, tylko chcemy rozwijać elektromobilność – to są tam przewidziane spore środki, jeżeli chodzi o rozwój elektromobilności i transportu zeroemisyjnego. Jest pytanie, jak rząd i ministerstwo są przygotowane na ten moment? Będzie bowiem bardzo krótki czas, żeby te środki wykorzystać.

W związku z tym jest tu też pytanie o przyszłość. Jak są państwo przygotowani do tego, żeby te środki ewentualnie udostępnić samorządom, przedsiębiorstwom i biznesowi? Krótko, panie dyrektorze. Proszę o odpowiedź.

**Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:**

Postaram się bardzo krótko. W trzech zdaniach, panie przewodniczący.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

To znaczy w trzech nie. To bez przesady. Tutaj nie ma ograniczeń.

**Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:**

Ale postaram się krótko.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Tak jest. Nie ma ograniczeń. Natomiast mówię, że interesują nas również kwestie przyszłości.

**Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:**

Jeżeli chodzi o kwestie ewentualnych zmian legislacyjnych, o które pan przewodniczący pytał, to w chwili obecnej zbieramy dane ze wszystkich samorządów. Chcemy zobaczyć, jak są realizowane obowiązki przy wykorzystaniu pojazdów nisko- i zeroemisyjnych – nie tylko w zakresie transportu publicznego, ale również inne w zakresie realizacji zadań publicznych. Kiedy to wszystko zbierzemy, dopiero po analizie… Dopiero na tej podstawie chcemy zaproponować, a de facto wyjść do samorządów i do Wysokiego Sejmu z propozycją nowelizacji ustawy, jeśli taka będzie konieczna.

Trzeba powiedzieć, że głosy są bardzo różne. Częściowo je otrzymujemy. Część samorządów mówi, że nie ma żadnych problemów z realizacją obowiązków wynikających z ustawy. Część samorządów widzi problemy w bardzo wielu aspektach. Musimy poczekać na wszystkie informacje, żeby zobaczyć, która z opcji przeważy.

Kiedy patrzy się np. na powiaty w Polsce, to co do zasady powiaty w Polsce pomimo tego, że zgodnie z ustawą o samorządzie powiatowym mają realizować kilkanaście zadań, a od 1 stycznia 2022 r. te zadania mają być realizowane przy wykorzystaniu 10% pojazdów elektrycznych lub gazowych… Przynajmniej z tych odpowiedzi, które widziałem… To jest na razie kilkanaście czy dwadzieścia kilka odpowiedzi na ok. 150–200 samorządów, które powinny je przysłać, więc to jest dopiero początek. Ale na razie przeważa opcja, że nie ma żadnego problemu z realizacją. Ja też jestem odrobinę zaskoczony tym, że tak jest. Ale takie odpowiedzi do nas przychodzą, że samorządy nie widzą ryzyka. To, jeśli chodzi o kwestię zmian legislacyjnych. Kiedy będziemy mieli wszystkie odpowiedzi, zaczniemy przygotowywać odpowiednie przepisy, jeżeli zajdzie taka potrzeba.

Jeśli chodzi o kwestie KPO, to czekamy. Biorąc pod uwagę to, o czym za chwilę będzie dyskusja, czyli kwestie wydatkowania środków, to, jak państwo doskonale wiedzą, te konkursy, które były ogłaszane i realizowane przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, cieszyły się bardzo dużym powodzeniem. W związku z tym wydaje się, że te same mechanizmy mogą być zastosowane w przypadku zasilenia dodatkowymi środkami. Pierwszy konkurs trwał dwa tygodnie. W dwa tygodnie wyczerpały się środki. W związku z tym widać, że wśród samorządów jest zapotrzebowanie na realizację tego typu inwestycji. Oczywiście należy się jeszcze odnieść do tego, o czym powiedział pan dyrektor Mazur, że cała Europa będzie zmieniała transport. W związku z tym pomimo ogromnego potencjału wytwórczego tych autobusów w Polsce moim zdaniem może pojawić się moment, kiedy te autobusy nie będą tak dostępne albo moment ich dostarczenia będzie bardzo odległy.

W związku z tym tu jeszcze nałoży się kwestia wydatkowania środków z KPO i rozliczenia tych środków z momentem dostarczenia tych autobusów. Jeżeli cała Europa będzie wymieniać autobusy na elektryczne – jak było powiedziane, że już w tym momencie są to dominujące przetargi w Europie – to oczywiście producenci będą się starali nadążyć za tym popytem. Tylko nie wszyscy producenci wychodzą z założenia, że warto kontraktować bardzo dużo. Po prostu mają pewną liczbę, którą uważają za wystarczającą. Zwiększenie tej liczby wiąże się z rozbudową bazy produkcyjnej, ze zwiększeniem zatrudnienia i z pytaniem, czy w przyszłości coś się w związku z tym nie stanie. Są przykłady przedsiębiorstw, które operują w znanym im zakresie, nie wychodzą poza swoją strefę komfortu. Po prostu to, co robią, jest dla nich wystarczające. W związku z tym moim zdaniem w najbliższej przyszłości może się pojawić problem, że na rynku europejskim tych autobusów nie będzie dostępnych tak dużo, a czas ich dostawy będzie bardzo długi. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Dziękuję bardzo. Cieszę się z tych konsultacji. Jeżeli rzeczywiście będą potrzebne jakieś zmiany legislacyjne, to oczywiście jesteśmy do dyspozycji. Podkomisja również w tych

sprawach jest absolutnie otwarta na dyskusje i rozmowy. Rozumiem, że jeszcze coś do tego. Proszę bardzo.

**Senior advisor FPPE Jacek Mizak:**

Jeżeli już doszliśmy do tego, o czym ministerstwo będzie myślało przy kolejnej nowelizacji, to zgłaszam sugestię, żeby rozważyć propozycję, aby cel obowiązkowego udziału pojazdów elektrycznych obsługujących urzędy samorządowe rozszerzyć o możliwość realizacji tego celu, np. przez rowery wspomagane elektrycznie. Myślę, że to byłoby fajniejsze niż zmuszanie urzędów do kupowania tylko samochodów elektrycznych. Może rowery, rowery elektryczne cargo też by się przydały i realizowały ten cel? To taka prośba. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Dziękuję bardzo. Widzę, że pan dyrektor się uśmiechnął, czyli zanotował ten wniosek.

Jeżeli nie ma dalszych uwag, przechodzimy do realizacji punktu drugiego porządku dziennego. Tutaj będziemy mieli trzy wystąpienia. Bardzo proszę o zabranie głosu panią Annę Sulińską-Wójcik, zastępcę dyrektora Departamentu Regionalnych Programów Operacyjnych w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, w celu przedstawienia informacji na temat realizacji programu dofinansowania autobusów elektrycznych w ramach programu regionalne programy operacyjne – transport miejski. Punkt drugi będzie poświęcony w całości pieniądzom – środkom finansowym na ten cel. Proszę bardzo.

**Zastępca dyrektora Departamentu Regionalnych Programów Operacyjnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Anna Sulińska-Wójcik:**

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, jak zauważyła Najwyższa Izba Kontroli w swoim raporcie dotyczącym rozwoju elektromobilności, fundusze europejskie są jednym z istotniejszych źródeł finansowania zakupu zeroemisyjnego taboru w Polsce. Takie inicjatywy są podejmowane także w ramach 16 regionalnych programów operacyjnych. Zacznę od perspektywy, która się właśnie kończy.

Jeśli chodzi o działania dotyczące zrównoważonego transportu miejskiego w tej perspektywie, można mówić o kwocie 10 mld zł. Natomiast umowy, których przedmiotem jest zakup taboru autobusowego, dotyczą kwoty ponad 4 mld zł. Nie mogę z czystym sumieniem powiedzieć, że cała ta kwota została przeznaczona na zakup autobusów zeroemisyjnych, ponieważ umowa partnerstwa, która określa ramy wydatkowania środków europejskich w tej perspektywie, mówi o tym, że należy dać priorytet bezemisyjnym czy ekologicznie czystym pojazdom. Natomiast w sytuacjach, kiedy identyfikowane są jakieś przeszkody natury ekonomicznej, technicznej czy eksploatacyjnej, dopuszcza się zakup pojazdów hybrydowych, czyli łączących napęd Diesla Euro 6 oraz napęd elektryczny, napęd elektryczny i gazowy albo pojazdów zasilanych CNG.

Na pewno można powiedzieć, że działania dotyczące zakupu czystego transportu cieszyły się bardzo dużym powodzeniem. W tym momencie w tych kategoriach interwencji, w tych działaniach mamy już wykorzystane 94% alokacji. Można powiedzieć, że najwięcej tych pieniędzy zostało alokowanych kwotowo w województwach małopolskim, śląskim i wielkopolskim. To nie oznacza, że inne województwa takich działań nie podejmowały. Na co to by się nam przełożyło, gdybyśmy spróbowali sobie dokonać przybliżenia liczbowego? Z analiz wychodzi nam, że planowany jest zakup 2159 sztuk taboru. Już w tym momencie mamy zakupionych 1919 autobusów. Ale, jak mówię, z naszych szacunków wynika, że ok. 20% to autobusy elektryczne. Nie można też zapomnieć o programie „Polska Wschodnia”. Jest to program, który jest realizowany z poziomu krajowego, ale głównym beneficjentem są właśnie samorządy. W tym programie zakupiono już 71 autobusów elektrycznych i 1 autobus wodorowy. Tego zakupu dokonał Lublin.

Jeżeli chodzi o nową perspektywę 2021–2027, to, jak państwo wiedzą, negocjacje trwają. Są już bardzo zaawansowane, aczkolwiek nie mamy jeszcze dokumentów, które warunkują rozpoczęcie wydatkowania tych środków. Oczywiście tutaj też działania dotyczące niskoemisyjnego transportu będą bardzo istotne i będą podejmowane. Takie plany są we wszystkich programach regionalnych. Szacujemy, że w 16 programach będziemy mieli do dyspozycji kwotę ok. 480 mln euro i dodatkowo ponad 250 mln euro z programu „Polska Wschodnia” oraz z programu FEnIKS, o którym zaraz powiedzą

koleżanki. Co bardzo istotne, umowa partnerstwa mówi o tym, że należy dać priorytet zakupowi pojazdów zeroemisyjnych. Myślę, że to istotnie przełoży się na kryteria. Dlaczego? Dlatego, że umowa partnerstwa określając rezultaty interwencji, odwołuje się właśnie do ustawy o elektromobilności. Mówi, że działania w ramach funduszy europejskich mają się przyczynić do osiągnięcia oczekiwanego procentu autobusów elektrycznych w całej flocie w miastach.

Co można powiedzieć, podsumowując tę krótką wypowiedź? Fundusze europejskie faktycznie w bardzo dużej mierze przyczyniły się do rozwoju elektromobilności. Ten trend będzie utrzymywany. Jako dodatkową informację podam, że te działania będą nadal bardzo mocno promowane w województwach śląskim, mazowieckim, małopolskim i wielkopolskim. Jak mówię, każdy z programów regionalnych kupował autobusy elektryczne i realizował działania dotyczące transportu niskoemisyjnego. Będzie to kontynuowane w nowej perspektywie finansowej. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Dziękuję, pani dyrektor. Proponuję, żebyśmy wysłuchali kompleksowo informacji o trzech obszarach, jeżeli chodzi o finansowanie. Później przeszlibyśmy do dyskusji i do pytań, bo niewątpliwie pytań będzie sporo. Bardzo proszę o zabranie głosu panią Joannę Lech, dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych, w celu przedstawienia informacji na temat realizacji programu „Infrastruktura i środowisko – rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach”. Proszę bardzo, pani dyrektor.

**Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych Joanna Lech:**

Dziękuję bardzo. Dzień dobry. Joanna Lech, Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Część z państwa z pewnością wie, że jesteśmy jednostką działającą w ramach resortu infrastruktury, współdziałającą z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej w ramach środków unijnych. Odpowiadamy szeroko za sektor transportu, za projekty współfinansowane w ramach sektora transportu. Projekty związane z transportem miejskim są jedną z naszych ważnych działalności. Natomiast z pewnością finansowo nie są działalnością kluczową, bo mamy drogi i koleje, jak również tabor szynowy.

Szanowni państwo, działania związane z dofinansowaniem miejskiego transportu zbiorowego są prowadzone w ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”. Jest to działanie 6.1 w ramach tego programu. Odpowiadamy za projekty prowadzone z listy projektów indywidualnych. To jest wykaz projektów zidentyfikowanych, który jest załącznikiem do programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”. Przeprowadziliśmy również duży konkurs dla beneficjentów również w ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”. Może na początku powiem kilka słów na temat konkursu, ponieważ to było bardzo ciekawe doświadczenie. Doświadczenie związane też z tym, że na początku realizacji perspektywy, czyli w 2014 r., kwestie związane z taborem zasilanym elektrycznie były mało znane, a beneficjenci niechętnie do tego podchodzili.

Na początku perspektywy postanowiliśmy ten temat przybliżyć. Przeprowadziliśmy m.in. dwie konferencje dotyczące elektromobilności i warsztaty związane z tym tematem. Przez cały czas w ramach prowadzonej działalności, m.in. w ramach Transportowego Obserwatorium Badawczego, upowszechniamy tematy związane z transportem zeroemisyjnym i niskoemisyjnym. Podsumowując nasz konkurs, chciałabym powiedzieć, że do oceny wpłynęło 20 wniosków o dofinansowanie. Całkowita wartość projektów zawartych we wnioskach to ponad 850 mln zł. Wnioski o dofinansowanie unijne dotyczyły 590 mln zł. Po ocenie projektów pozytywnie oceniono 13 projektów na łączną kwotę całkowitą ponad 668 mln zł, w tym na dofinansowanie unijne w kwocie przekraczającej 460 mln zł, co finalnie przekłada się na zakup 190 sztuk taboru elektrycznego wraz z infrastrukturą towarzyszącą, czyli infrastrukturą ładowania.

Szanowni państwo, to są projekty, które oceniamy jako projekty bardzo dobrze realizowane. Mamy przegląd różnego typu projektów realizowanych w Centrum Unijnych Projektów Transportowych. To są projekty, które są realizowane z powodzeniem. Jedyne przeszkody, które obserwujemy, to nie są przeszkody związane z prowadzeniem przetargów. Są to przeszkody związane z niewielkimi opóźnieniami w odbiorze infrastruktury

ładowania. Jeśli chodzi o projekty indywidualne… Przejdę do projektów indywidualnych z listy z wykazu projektów identyfikowanych do programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko". W ramach tej listy transport miejski był bardzo szeroko dofinansowany. Mam wybór projektów związanych z zakupem taboru z napędem elektrycznym. W ramach tego komponentu sfinansowano łącznie sześć projektów, przy czym nie był to tylko tabor.

To było szersze podejście. Dlatego, że oprócz zakupu samego taboru niemal przy każdym projekcie mieliśmy również dostawę, montaż i uruchomienie ładowarek szybkiego i wolnego ładowania oraz całej infrastruktury. Zwykle wiązało się to również z zakupem całej infrastruktury. Jeśli chodzi o zakres naszych projektów, chciałam powiedzieć, że są tu w większości miasta. Są to takie miasta, jak… Może je odczytam, jest ich tylko sześć, więc może warto. Mieliśmy Katowice, Toruń, Warszawę, z największą flotą 130 autobusów elektrycznych; gminę i miasto Tychy, Zieloną Górę i Jaworzno. Łącznie w ramach projektów indywidualnych zakupionych będzie 211 autobusów. Łączna kwota dofinansowania unijnego to 429 mln zł.

W konkursie mieliśmy dofinansowanie na poziomie 85%. Przy projektach jest to dosyć dużo. Taki poziom dofinansowania spotyka się z bardzo dobrym odbiorem samorządów. Wiemy to z rozmów. Po przetargach ten poziom trochę się różnił w poszczególnych miastach, natomiast z pewnością teraz będzie przekazana jeszcze informacja z Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, jeśli nie dotarła – będzie dodatkowe dofinansowanie do projektów miejskich, do projektów w ramach ZIT, w kwocie od 25 do 33 mln zł dla każdego ZIT. Dlatego poziom dofinansowania w części podniesie się do 85%. To jest podsumowanie tej perspektywy, którą możemy ocenić jako bardzo dobrą. To były projekty, które spotkały się z dużym zainteresowaniem i były dobrze realizowane. Czekamy na kolejną perspektywę finansową i na uruchomienie środków.

Oczywiście wyzwaniem i obszarem jeszcze przez nas niezbadanym na poziomie projektów jest tabor z napędem wodorowym. Myślę, że jest to obszar, do którego będziemy mieli podobne podejście, jakie obserwowaliśmy na początku do taboru elektrycznego. Na początku to będzie upowszechnianie wiedzy i rozpoznawanie możliwości. Kiedy startujemy z konkursami, czasami wyprzedzamy jeszcze możliwości rynku. Dlatego musimy bardzo dobrze określić kryteria konkursowe. Chodzi o to, żeby wyprzedzić to, co się stanie za rok czy za dwa lata. To jest dla nas bardzo ważne. Podejście do technologii wodorowej musi być przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych zbadane dogłębnie i szeroko. Z tymi samymi kwestiami mierzymy się bowiem, jeśli chodzi o tabor szynowy. Uważamy, że jest to jedno z najbardziej istotnych zagadnień, jeśli chodzi o zakup taboru w nowej perspektywie.

Jak już powiedziano, jeśli chodzi o RPO i o nową perspektywę, powiem parę słów o zakupie taboru, który planuje realizować CUPT w ramach nowej perspektywy. Tak jak do tej pory, będziemy realizowali zadania w ramach programu FEnIKS, czyli kontynuacji programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko". Projekt programu jest przekazany do Komisji Europejskiej. Nie wiemy jeszcze dokładnie, jaka kwota zostanie przekazana na tabor. Natomiast łączna kwota przewidziana na transport miejski w projekcie programu FEnIKS to 1,75 mld euro. To jest łączna kwota. Z tego, po dodatkowych ustaleniach, zostanie wyodrębniona kwota na tabor. Będzie tu zarówno infrastruktura, tabor szynowy, systemy ITS, jak i tabor niskoemisyjny i zeroemisyjny.

Drugi program, którym będziemy się zajmować, jest nowym narzędziem, na które bardzo czekamy. To jest „Krajowy plan odbudowy". W ramach „Krajowego planu odbudowy" planowany jest zakup łącznie 1738 autobusów. Natomiast tą liczbą dzielimy się z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. W ramach naszej działalności planujemy zakup w trybie konkursowym 521 autobusów. Ale będą to autobusy do transportu pozamiejskiego. To nie będzie transport miejski, tylko pozamiejski. To są przewozy subregionalne. Na pewno już się państwo w tym zorientowali, zapoznając się z „Krajowym planem odbudowy". To, co jest ważne, jeśli chodzi o ten transport pozamiejski, dopuszczony będzie nie tylko transport zeroemisyjny, czyli autobusy elektryczne. W założeniu „Krajowego planu odbudowy" możliwy jest też zakup taboru z napędem niskoemisyjnym. Czyli tutaj mamy CNG i LNG i tabor z napędem Euro 6.

Przy czym liczba wszystkich autobusów z takim napędem nie powinna być większa niż 21% całości. Z naszego punktu widzenia jest to istotne, dlatego że w tym momencie transport pozamiejski nie jest przystosowany do napędu elektrycznego. Po prostu na obszarach pozamiejskich nie ma infrastruktury ładowania. A tutaj założenie jest takie, że zakup taboru pozamiejskiego będzie łączony z dofinansowaniem przewozów w ramach funduszu autobusowego. Czyli jest to pokrycie obszarów najmniej zurbanizowanych. Takich, w których są białe plamy, czyli obszary niezagospodarowane, jeśli chodzi o transport. Tu jest troszeczkę inne podejście.

Natomiast w tym kontekście na pewno dla państwa ważna jest też informacja, że w przypadku taboru kolejowego w KPO mamy wyraźny zapis o taborze zeroemisyjnym. Czyli na liniach niezelektryfikowanych mamy możliwość zakupu tylko taboru z napędem wodorowym. To jest wyzwanie. To wyzwanie zostało już wyraźnie wskazane w KPO, więc te obszary nam się uzupełniają. Według nas jest wyzwanie na nową perspektywę. Tak że to tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Dziękuję bardzo, pani dyrektor. Proszę bardzo o zabranie głosu panią Elżbietę Handzlik, zastępcę dyrektora Departamentu Zeroemisyjnego w Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w celu przedstawienia informacji na temat realizacji programu GEPARD – bezemisyjny transport publiczny oraz programu „Zielony transport publiczny". Proszę bardzo.

**Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Zeroemisyjnego Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej Elżbieta Handzlik:**

Dzień dobry. Witam państwa, Elżbieta Handzlik.

Zacznę od programu, który był przeprowadzony w 2017 r. Program nosi nazwę GEPARD. Był to program promowania transportu zeroemisyjnego. Dofinansowanie można było uzyskać na zakup autobusów miejskich, ale tylko zeroemisyjnych, czyli elektrycznych. Budżet tego programu to było niespełna 30 mln zł. W ramach pierwszego naboru zostały podpisane cztery umowy, z czego trzy zostały już zakończone. Zakupiono 14 autobusów elektrycznych, a 6 autobusów zostanie zakupionych w ramach ostatniej umowy, która będzie zrealizowana w 2022 r. Dodatkowo w ramach tego naboru zostaną wybudowane dwie stacje ładowania.

Jak wspomniałam, program GEPARD miał dwa nabory. Drugi nabór dał nam trzy umowy o dofinansowanie bezzwrotne. Wszystkie umowy zostały już zrealizowane. Zakupiono sześć pojazdów elektrycznych oraz wybudowano sześć stacji ładowania. Program przewidywał również wsparcie w formie zwrotnej. Uzupełnieniem dotacji mogła być pożyczka. W drugim naborze dwóch spośród trzech wnioskodawców skorzystało dodatkowo ze zwrotnej formy wsparcia. Natomiast w ramach pierwszego naboru podpisaliśmy cztery umowy dotacyjne i jedną umowę pożyczkową.

Jeśli chodzi o program GEPARD, powiedzmy, że kontynuacją tego programu było program GEPARD dla Śląska, ogłoszony w 2019 r. Był on realizowany przy współpracy z programem regionalnym dla województwa śląskiego. Dofinansowanie zakupów pochodziło zarówno z narodowego funduszu, jak i z RPO. W ramach tego programu podpisaliśmy cztery umowy. W sumie pozwoli to na zakup 43 autobusów zeroemisyjnych i wybudowanie 18 stacji ładowania. Realizacja trzech umów już się rozpoczęła. W większości są to zakupy dotyczące infrastruktury do ładowania pojazdów. Realizacja największego projektu GZM, czyli Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, w liczbie 32 autobusów będzie zakończona w połowie tego roku.

Jeśli chodzi o działania bieżące, to w 2021 r. został ogłoszony największy program wspierający transport zeroemisyjny. Był to program „Zielony transport publiczny". Był realizowany w dwóch odsłonach. Budżet całego programu to 2 mld zł, z czego 1,6 mld w formie bezzwrotnej, natomiast 4 mld zł w formie pożyczki. Program przeprowadzony był poprzez uruchomienie dwóch naborów. Jak już dzisiaj wspomniano, pierwszy nabór został zamknięty po dwóch tygodniach z racji wyczerpania planowanej alokacji. W wyniku pierwszego naboru zawarto 36 umów, z czego 28 umów na dotacje i 8 umów na pożyczki. Kolejne dwie umowy – dotacyjna i pożyczkowa – są w trakcie

zatwierdzania. A dwa wnioski – dotacyjny i pożyczkowy – czekają na decyzję rady nadzorczej w narodowym funduszu.

W sumie z pierwszego naboru w ramach dotacji przekazane zostaną środki w wysokości prawie 611 mln zł. Skutkiem będzie zakup 173 autobusów elektrycznych, 71 autobusów wodorowych, 6 trolejbusów oraz 171 punktów ładowania. Ponadto do obsługi tego taboru oraz do drobnych napraw i serwisów bieżących przeszkolonych zostanie 735 osób. Drugi nabór był przeprowadzony w trybie konkursowym. Nabór trwał od 1 września 2021 r. do 20 grudnia 2021 r. Budżet tego naboru to prawie 810 mln zł oraz prawie 150 mln zł w formie pożyczek. W ramach tego konkursu na liście rankingowej znalazło się 67 wniosków. Jesteśmy w trakcie podpisywania umów, a dokładnie trwają negocjacje warunków umowy. Planowany efekt rzeczowy drugiego naboru to 340 autobusów elektrycznych, 46 autobusów wodorowych, 280 punktów ładowania. I to tyle. Była jeszcze jedna stacja tankowania wodoru, ale wnioskodawca zrezygnował z tej inwestycji. Jeśli chodzi o efekt rzeczowy, to tyle.

Kontynuacja tego programu będzie możliwa, jeśli uda się nam zrefundować pierwszy i drugi nabór w ramach KPO. Programy są tak skonstruowane, że wpisują się w 100% w wymagania określone w „Krajowym planie odbudowy". Po wdrożeniu tego planu będziemy w stanie bardzo szybko zrefundować środki w ramach tych dwóch naborów oraz przeprowadzić kolejne nabory pozwalające wykorzystać przyznaną na ten cel alokację. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Dziękuję, pani dyrektor. Pewnie za chwilę będzie sporo pytań. To znaczy ja mam jedno pytanie generalne, i to pewnie do ministerstwa. Czy są państwo w stanie przedstawić nam wszystkie źródła możliwego finansowania, jeżeli chodzi o elektromobilność i transport publiczny? Mamy trzy instytucje. Każda instytucja ma inne zasady. Każda instytucja dysponuje środkami europejskimi. Jest pytanie, jak to jest w ogóle koordynowane? Szczerze mówiąc, zastanawiam się, słuchając pań…

Mówię to jako samorządowiec. Jest dużo prościej, jeżeli samorząd wie, że idzie do jednej instytucji, a ta jedna instytucja wie, że dysponuje środkami. Wszystko jest OK, bo wiadomo, na jakich to jest zasadach. Natomiast jest to trochę niesprawiedliwe, jeżeli jedni biorą dotacje bezzwrotne, a inni pożyczki z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Mówię o generaliach. Moje pytanie jest takie. Czy ministerstwo jest w stanie przedstawić zestawienie, na jednej czy na dwóch stronach A-4, pokazujące, jaka jest rzeczywiście procedura i gdzie te środki są w tej chwili dostępne, a także jakie instytucje w najbliższych 5 latach będą tymi środkami dysponować?

Mam wrażenie, że w tym wszystkim jest trochę bałaganu. Teraz rozpocznę od pytań od końca, czyli od pytań do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Jeżeli chodzi o plany, które są, zapisałem sobie, że był pierwszy i drugi nabór. Tylko z tych dwóch naborów mamy 500 autobusów elektrycznych. Nie wiem, czy dobrze zrozumiałem, ale chyba tak to wychodzi. Wychodzi, że tak rzeczywiście jest. Pierwsze pytanie jest takie. Pani dyrektor wspomniała o tym, że to jest już w ramach KPO. W ramach KPO, to znaczy, że generalnie będzie to refundowane. Rozumiem, że na razie są to środki, które gdzieś w narodowym funduszu są odłożone. Czy to są środki budżetu państwa? Prosiłbym, żeby to wyjaśnić. Podpisują państwo umowy, zobowiązania. Rozumiem, że założenie jest takie, że środki z KPO w końcu kiedyś do nas trafią. Wtedy będzie można to refundować, bo jest to robione na zasadach, które są określone przez Komisję Europejską, jeśli dobrze zrozumiałem.

**Zastępca dyrektora departamentu NFOŚiGW Elżbieta Handzlik:**

Może ja to uzupełnię.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

No, właśnie. Prosiłbym.

**Zastępca dyrektora departamentu NFOŚiGW Elżbieta Handzlik:**

Narodowy fundusz nie ogłasza programu, jeśli w dniu ogłoszenia naboru nie ma na niego zagwarantowanego finansowania. Środki przekazane na „Zielony transport publiczny"

pochodzą ze zobowiązania wieloletniego FNT. Natomiast będziemy się starali zrefundować te środki w ramach KPO i po refundacji przeznaczyć je na kolejne tego typu działania. Natomiast dopóki nie będzie KPO, umowy są zawierane w ramach środków Funduszu Transportu Niskoemisyjnego. Program realizowany w 2017 r. był finansowany ze środków rachunku klimatycznego oraz ze środków pochodzących ze zobowiązań wieloletnich OZE i efektywności energetycznej. Tam były mniejsze środki. Póki co środki na „Zielony transport publiczny" to są środki narodowego funduszu ze zobowiązania wieloletniego.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Jasne. Dziękuję. Teraz jest taka prośba o odpowiedź. Część z tych 1,6 mld zł to środki bezzwrotne, a 4 mld zł to są pożyczki. Tak pani dyrektor mówiła. Jeżeli chodzi o podział, występują beneficjenci. Czy jest tak, że ogłaszają państwo konkurs na środki bezzwrotne, a oprócz tego konkurs na pożyczki? Czy to jest robione takim miksem, że część środków jest bezzwrotnych, a część pożyczkowych?

**Zastępca dyrektora departamentu NFOŚiGW Elżbieta Handzlik:**

Program zapewnia dwie formy wsparcia. Przede wszystkim formę dotacyjną. Jeżeli wnioskodawca nie ma środków na wkład własny, potrzebuje drugiego źródła finansowania. Drugim źródłem finansowania mogą być środki zwrotne, czyli pożyczka z narodowego funduszu. Żeby złożyć wniosek pożyczkowy, trzeba najpierw złożyć wniosek dotacyjny. Czyli pożyczka stanowi element uzupełnienia finansowania projektu do 100% kosztów kwalifikowanych.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Jasne. Czy na podstawie tych konkursów… To jest ostatnie pytanie do tej części. Za chwilę oddam państwu głos. Jak państwo oceniają te konkursy? Jeżeli byłoby 10 mld zł, to byłoby zainteresowanie, żeby te środki wydać czy nie?

**Zastępca dyrektora departamentu NFOŚiGW Elżbieta Handzlik:**

Z doświadczeń, które zebraliśmy w 2021 r., wiemy, że potencjał jest ogromny. Zapotrzebowanie jest ogromne. Wiadomo, że gminy będą realizowały swoje obowiązki przy wsparciu środków zewnętrznych, a nie własnymi środkami. Po pierwszym naborze, w związku z tym, że wtedy stworzyły się warunki do „Krajowego planu odbudowy", metodologia naliczania dofinansowania została zmieniona. Nabór konkursowy został przeprowadzony z uwzględnieniem potrzeb gmin. To znaczy w zależności od liczebności gminu i jej wskaźnika dochodu na mieszkańca, a także tego, czy korzysta z funduszy na rzecz rozwoju transportu, czy leży na terenie aglomeracji przekraczającej normy $NO_2$, dofinansowanie dla każdego wnioskodawcy mogło być inne. Wynosiło od 20% do 80% kosztów zakupu pojazdów przy pojazdach elektrycznych, natomiast do 90% przy pojazdach wodorowych. Brano pod uwagę te same kryteria naliczania wsparcia.

Przy ogłaszaniu kolejnego konkursu wydaje nam się zasadne zrobienie takiego audytu ex post i być może przeprowadzenie ewaluacji tego programu. Ale to już pewnie przy udziale i wsparciu ministerstwa.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Jasne. Dziękuję. Zapytałem o to, a teraz krótko do dyrektora CUPT, żeby pani to wyjaśniła, bo była informacja, że w konkursie było do dyspozycji 850 mln zł. Złożono 20 wniosków i wykorzystano 660 mln zł. Być może coś źle zapisałem. Natomiast jest prośba o wyjaśnienie, z czego to wynika? Czy wnioski nie spełniały kryteriów? Dlaczego tak się stało? Powiedziano, że było 85% dofinansowania, jeżeli chodzi o ten program. Pytanie jest takie: czy to dofinansowanie dotyczy tylko autobusów elektrycznych, czy wszystkich autobusów, które są kupowane?

**Dyrektor CUPT Joanna Lech:**

Otóż 854 mln zł i 20 wniosków to jest to, co zostało złożone w konkursie. Możemy to tak ująć, że takie zapotrzebowanie zostało zgłoszone przez samorządy. Po ocenie, która została przeprowadzona, 7 projektów zostało odrzuconych dlatego, że nie spełniały kryteriów wyboru projektu w tym konkursie – uzyskały ocenę negatywną. Dlatego

ostateczna kwota, która dofinansowaliśmy projekty, to 460 mln zł. Do realizacji przeszło 13 projektów.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Co się stało z tymi środkami? Było 850 mln, a 460…

**Dyrektor CUPT Joanna Lech:**

Nie, nie. To była kwota, której dotyczyły wnioski. Pierwotnie była zakładana jeszcze mniejsza alokacja. Pierwotnie zakładano w tym konkursie 200 mln zł. Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej zwiększyło tę kwotę po rozstrzygnięciu konkursu. Pierwotna alokacja to było 300 mln zł.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Czyli to była kwota, o którą wystąpiono we wnioskach. Ok. 300 mln zł. Dziękuję.

Ostatnia kwestia to kwestia dotycząca regionalnych programów operacyjnych. Tutaj mam pytanie dotyczące priorytetów. Pani dyrektor sygnalizowała, że jest kwota 480 mln euro na programy planowane na lata 2021–2027. Jest prośba o informację, jak to się ma w stosunku do upływających programów, czyli do tego programu, który realizowaliśmy do 2021 r., czyli w poprzedniej edycji? Czy tu mamy jakiś wzrost, jeżeli chodzi o regionalne programy operacyjne? I jest kwestia tych priorytetów. Czy w regionalnych programach operacyjnych, bo rozumiem, że to jest zakup taboru dla miejskiej komunikacji publicznej, będą chociażby takie priorytety, że w przypadku autobusów elektrycznych będzie 85% dofinansowania, a w przypadku autobusu Diesla to będzie 30% dofinansowania? Mówię przykładowo. Proszę bardzo.

**Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Anna Sulińska-Wójcik:**

Zacznę od kwestii finansowych. Jeśli chodzi o obecną perspektywę, to na działania dotyczące ogólnie zrównoważonego transportu miejskiego… To jest bardzo istotne, żeby sobie określić, że nie ma tak naprawdę bardzo wąsko wydzielonych środków na zakup autobusów elektrycznych. Mamy działania dotyczące zrównoważonego transportu miejskiego. Dopiero po kategoriach interwencji, które są planowane na troszeczkę późniejszym etapie, możemy dokładnie zobaczyć, ile będzie na tabor. Dopiero potem możemy zobaczyć w systemie po umowach, ile z tego poszło na autobusy elektryczne. 10 mld zł to kwota na działania związane ze zrównoważonym transportem miejskim w obecnej perspektywie finansowej.

Natomiast, jeżeli chodzi o te preferencje, to nie mogę powiedzieć, że preferencje zawsze będą określone w poziomie dofinansowania. Do wyboru projektów są bowiem stosowane kryteria wyboru projektu. Kryteria wyboru projektu proponuje instytucja zarządzająca, a zatwierdza je komitet monitorujący. Natomiast umowa partnerstwa zawiera jasne wskazania. Umowa partnerstwa mówi, że należy dać preferencje pojazdom zeroemisyjnym. Dopiero na kolejnym etapie będzie określone, jakie to będą preferencje. To może być, jak pan przewodniczący słusznie zauważył, poziom dofinansowania. Ale to mogą być inne kryteria, np. dużo wyższe kryteria punktowe, które sprawiają, że tylko taki tabor albo w większości taki tabor będzie kupowany.

Mówiłam też poprzednio, że w umowie partnerstwa mamy zapis, który daje bardzo mocną podstawę do tego, żeby komitety monitorujące przyjmowały takie kryteria. Umowa partnerstwa mówi, że jednym z rezultatów funduszy europejskich będzie właśnie to, że udział taboru zeroemisyjnego, autobusów elektrycznych w całej flocie będzie się zwiększał. Tak że w tym momencie jest jeszcze za wcześnie, żeby mówić o kryteriach. Natomiast na podstawie naszych dokumentów strategicznych już możemy powiedzieć, że takie preferencje będą. To jest jednak ten kierunek, w którym fundusze europejskie będą zmierzały.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Dziękuję bardzo. Dyskusja trwa. Proszę o zgłoszenia. Temat jest gorący – pieniądze. Czyżby nikt nie był zainteresowany? Proszę bardzo.

**Senior advisor FPPE Jacek Mizak:**

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Rzeczywiście te liczby robią wrażenie. Mówimy o miliardach, a przynajmniej o setkach milionów złotych, które są planowane na wsparcie transformacji zeroemisyjnej w publicznym transporcie zbiorowym.

Tylko jak spojrzymy na liczby – dyrektor Mazur wspominał, że dobijamy już do 700 autobusów elektrycznych w Polsce – to jest to nadal mniej niż 6% ogólnej floty autobusów miejskich. Mówimy wyłącznie o autobusach miejskiej komunikacji zbiorowej, czyli generalnie działających na obszarze jednej gminy. W ogóle nie mówimy o przewozach regionalnych, które są odrębnym problemem. W tym tempie średnio nam wyjdzie przestawienie się całkowicie, a przynajmniej transportu miejskiego, na zeroemisyjność. W horyzoncie 2030 r. chyba będzie to bardzo trudne, a takie cele wskaźnikowe były proponowane. Nie wiem, czy to jest jeszcze aktualne, żeby od 2030 r. już w ogóle nie kupować emisyjnego transportu miejskiego, tylko całkowicie przestawić się na inne zakupy. A to, co już jest w parku, niech dojeździ swoich dni. Ale mówię, że pomimo tego, że liczby naprawdę robią wrażenie, to jednak wyzwanie jest ogromne. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

No tak, nie tylko w transporcie publicznym. To w ogóle jest spore wyzwanie, jeżeli chodzi o elektromobilność w Polsce. Podobnie jest, jeżeli chodzi o transport prywatny. Co do tego nie ma wątpliwości. Proszę bardzo. Czy są jeszcze głosy w dyskusji? Nie widzę.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o podsumowanie tego punktu, po pierwsze, poprosiłbym o te wszystkie informacje, żeby członkowie Komisji te informacje uzyskali. Myślę, że wniosek z tego jest też taki, że chyba trzeba się wspólnie zastanowić. Wspólnie z ministerstwem, z panem dyrektorem i panem ministrem będziemy rozmawiać. Być może jest potrzebny jakiś jeden punkt. Być może to już jest, ale jest potrzebny jeden punkt informacji, może jakaś strona, na której w jednym miejscu będą podawane na bieżąco wszystkie informacje dotyczące tego, gdzie te środki są, jakie są, kto tymi środkami dysponuje, jak po te środki można się zgłosić i jakie są zasady. Oczywiście możemy to zrobić, wchodząc na stronę każdej z tych instytucji. Tylko jeżeli rzeczywiście chcemy, żeby te środki były dobrze wydatkowane, to byłoby dobrze, żeby ta informacja była w jednym miejscu. Widzę, że zgłasza się pani dyrektor. Może w tej sprawie postulat.

**Zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Katarzyna Zielińska-Heitkötter:**

Tak. Katarzyna Zielińska-Heitkötter, Ministerstwo Funduszy. Generalnie zajmuję się programem FEnIKS, czyli pracujemy razem z CUPT.

Oczywiście przygotujemy taką informację. Tylko w celu wyjaśnienia powiem, że wszystkie środki unijne, które trafiają do Polski, są, powiedzmy, zarządzane, ale to jest trochę naciągane słowo, więc powiem, że koordynowane w ministerstwie funduszy. Wszystkie informacje są u nas i całość środków unijnych. Wszystkie programy współpracują ze sobą. Czy to jest program POIŚ czy przyszły FEnIKS, programy regionalne czy program „Polska Wschodnia”, to jesteśmy w pełni – mówię takim żargonem unijnym – demarkowani między sobą, czyli podzieleni. Mamy rozłożonych beneficjentów. Wiemy, kto i gdzie może otrzymać wsparcie. Dążymy właśnie do tego, żeby było jak najmniej dublowania środków. Inną podstawą finansowania są środki, o których mówiła pani dyrektor, czyli środki narodowego funduszu. Dlatego troszeczkę to się nam w jakikolwiek sposób nakłada.

Niemniej jednak w ramach konkursów na autobusy elektryczne bardzo mocno współpracowaliśmy z narodowym funduszem, żeby się wzajemnie nie „kanibalizować”. Czyli żeby gminy miały w danym momencie jedno źródło wsparcia, do którego mogą się zgłosić. Staramy się na poziomie Ministerstwa Funduszy, żeby miasto, które chce skorzystać… Żeby beneficjent, który chce zakupić określony tabor autobusowy, miał jedno źródło finansowania unijnego, do którego może się zgłosić o wsparcie, które jest dla niego przeznaczone.

Pani dyrektor mówiła o kryteriach. W tym momencie troszeczkę inaczej przygotowujemy kryteria. W inny sposób dla różnego rodzaju beneficjentów. W naszym programie

pracujemy z dużymi miastami – z miastami wojewódzkimi – więc jest tu troszeczkę inny zakres wsparcia.

Może przy okazji dodam słówko uzupełnienia do tego, co pan wcześniej mówił, że zamykamy się w obrębie miast. I tak, i nie, ponieważ w ramach programu pracujemy w mieście i jego obszarze funkcjonalnym. Czyli te autobusy, o których mówiliśmy… Transport miejski dla dużego miasta wojewódzkiego może wyjeżdżać do miast sąsiednich, do miast gminnych. Tu też jest budowana duża siatka połączeń. Chcemy dbać o to… Głównym celem tego transportu jest to, żeby jak najmniej samochodów indywidualnych wjeżdżało do miasta. Stąd transport miejski powinien jak najdalej wychodzić w ten obszar funkcjonalny.

Abstrahując już od tematu posiedzenia podkomisji, powiem, że finansujemy np. parkingi „Park and ride" poza centrami miast. Chcemy doprowadzić do tego, żeby osoby z bardziej odległych terenów mogły dojechać samochodem, komunikacją indywidualną do parkingu „Park and ride", żeby tam był dla nich odpowiedni transport miejski, żeby na nie czekał. Żeby można było wprowadzić do centrum miast ruch nieindywidualny.

Jak wspomniałam, takie zestawienie, taką mapę, jak to wygląda…

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Taka mapa drogowa. To by się przydało.

**Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:**

Dokładnie.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Nie ukrywam, że to pewnie już na roboczo będziemy proponować jako jeden z wniosków podkomisji, bo rzeczywiście ministerstwa muszą w tym zakresie ze sobą współpracować. Być może rzeczywiście warto taką mapę drogową formalnie wysłać do samorządów, po to żeby wiedziały, że w 2022 r. i w 2023 r., a jak będzie KPO, to również w 2024 r., coś takiego jest planowane, a środki można uzyskać w trzech czy czterech różnych miejscach. Rozumiem, że nie da się tego scentralizować, bo są inne zasady w narodowym funduszu, inne w CUPT, a inne w regionalnych programach operacyjnych. Ale chodzi o informacje. Żeby rzeczywiście samorządy… Mam wrażenie, że samorządy do końca też tego nie wiedzą i to tak jest wszystko…

Po głowie chodzi mi jeszcze jedna rzecz, czyli naprawdę taka promocja tego transportu w kontekście tego, o czym mówimy, że póki co jest to 6% całego taboru. W związku z tym przy okazji taka promocja, żeby o te środki występować, żeby to zmieniać, naprawdę bardzo by się przydała.

**Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:**

Staramy się jak najbardziej to promować. Po to lata temu powstało Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, obecne Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, żeby był jeden punkt, do którego trafiają środki unijne, a potem są dystrybuowane. Natomiast, jeśli chodzi o świadomość beneficjentów, o świadomość samorządów, to nasi beneficjenci – tu wypowiem się w zakresie beneficjentów programu FEnIKS – to będą beneficjenci, którzy mają wsparcie z programu POIŚ. Budując perspektywę 2021–2027, staramy się nie zmieniać zasad w sposób diametralny, bo chodzi o to, żeby beneficjenci szli torem, którego wszyscy się nauczyliśmy. Zarówno my jako instytucje, jak i samorządy jako beneficjenci korzystający ze wsparcia.

Mamy bardzo dużo pytań od obecnych beneficjentów, którzy już przygotowują się do kolejnej perspektywy. Pytają kiedy, jak i gdzie, bo już stoją w blokach startowych. Z punktu widzenia akurat dużych jednostek miejskich – jak mówiła pani dyrektor Joanna – to są projekty naprawdę bardzo ładnie prowadzone przez beneficjentów. Przez miasta, które wiedzą, co robią, wiedzą, czego chcą i wiedzą, do czego dążą. To jest chyba takie pozytywne spojrzenie na projekty transportu miejskiego. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

No, tak. Ale ja zakładam, że do mniejszych gmin też chcemy…

**Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:**

Tutaj właśnie będą programy regionalne.

**Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Dlatego o tym mówię. Myślę, że taki wniosek z naszego posiedzenia podkomisji też powinien być. Za tę informację dziękuję. Na to czekamy.

Myślę, że dzisiaj spotkanie podkomisji jest rzeczywiście poświęcone takiemu sektorowi, który chyba, jeżeli chodzi o elektromobilność, najlepiej funkcjonuje. Bardzo dziękuję za wszystkie uwagi. Oczywiście deklarujemy, że jeżeli będą jakieś problemy, jeżeli zauważą państwo jakieś problemy i trzeba będzie coś w tym zakresie poprawić, to jesteśmy do dyspozycji. Jeżeli chodzi o dalsze działania podkomisji, to cały czas będziemy się zajmować kwestią infrastrukturalną. Myślę, że trzeba zająć się kolejnymi segmentami. Pan poseł Poncyljusz już zgłaszał temat dotyczący transportu wielkogabarytowego. Są też kwestie elektrycznych aut dostawczych i większego transportu elektrycznego. To są rzeczy, o których też będziemy dyskutować.

Jesteśmy do państwa dyspozycji. Dziękuję serdecznie za udział w dzisiejszym posiedzeniu podkomisji. Zapisałem sobie liczbę autokarów. Za rok, kiedy się spotkamy, będziemy analizować to, czy panie miały rację, czy nie. Czy już te 600, 700, 100 czy 300 jeździ po naszych ulicach, czy są zakontraktowane, czy jeszcze nie. Życzę, żeby były zakontraktowane i żeby jeździły, bo to jest dobre dla nas wszystkich. Dziękuję bardzo.